
Communiqué de presse du lundi 22 mars 2010

PLAN IRIS II VERT : LE GOUVERNEMENT ENFIN SUR LA BONNE VOIE ?

La presse a annoncé le mardi 16 mars que le Secrétaire d'État Bruno De Lille a déposé sur la table des réunions inter cabinets une nouvelle mouture du Plan Iris II. Le monde associatif s'attendait avec crainte à voir sortir une version amendée du plan qui ne change pas fondamentalement les options du plan précédent qui reposait sur un « laisser faire-laisser passer » anachronique qui coûte chaque année 9 millions d'heures de travail au pays.

Quel est le problème avec le Plan Iris II de 2008 ?

L'ARAU a publié le 28 novembre 2008 une analyse complète des aspects routiers du plan Iris II sous le titre « *Plan Iris II, un Gouvernement monté sur pneus* »¹.

L'ARAU dénonçait dans le Plan iris II de 2008 :

- une méthodologie trompeuse car elle repose sur :
 - des chiffres périmés (datant de 2001) avec comme objectif de camoufler les évolutions très défavorables des dernières années (en fait la réalisation du scénario tendanciel du premier Plan Iris I de 1998, **qui s'est réalisé à politique inchangée**) ;
 - la référence exclusive aux heures de pointe qui déterminait les conclusions du plan et le formatage des voiries ;
- les postulats : le caractère prétendument inéluctable des déplacements individuels motorisés, de l'étalement urbain et de la navette, bref le refus aveugle d'inciter à des changements de

1 Voir <http://www.arau.org/docs/presse/08-11-28.pdf>.

comportements, et en particulier de la lutte contre la péri urbanisation, qui est l'ordre du jour partout ailleurs en Europe et même en Wallonie ;

- le refus obstiné de la Région de traduire ses propres plans par des actes, en particulier le Plan Régional de Développement qui prévoit une réduction de 20% de la pression automobile sur Bruxelles ;
- des propositions dignes des années soixante :
 - 10 km de nouveaux tunnels (sous le Bois de la Cambre, le boulevard de la Plaine, le boulevard Reyers, le square Jules de Trooz, la rue de la Loi, la rue Belliard, l'avenue de Cortenbergh, l'avenue Charles Quint, le boulevard Leopold III devant l'OTAN, sous le chemin de fer chaussée d'Alsemberg) ;
 - des projets de parkings souterrains appelés à aspirer davantage de voitures et 16.000 places de parkings de dissuasion, financées par les Bruxellois au profit des navetteurs ;
 - l'assouplissement de la hiérarchie des voiries, soit la percolation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels, au nom de la fluidité du trafic supposée résoudre tous les maux alors qu'elle ne fait que les accroître.

Ce plan est estimé à un total de 2,355 milliards d'euros, soit 200 millions d'euros par an pendant 12 ans, **sans compter les déficits d'exploitation du métro et les frais d'intérêts qui pèseront sur les générations futures.**

Si les années soixante étaient encore insouciantes des problèmes de congestion, d'environnement et de santé publique et qu'il n'y avait qu'un million de voitures en Belgique, la situation est aujourd'hui très différente. Il y a plus de 5 millions de véhicules en Belgique et les problèmes générés par les transports sont archi connus. La congestion coûte environ 1% du PNB.

<p>C'est pourquoi les associations et beaucoup de Bruxellois estiment qu'IRIS II de 2008 porte une conception complètement périmée de la mobilité. L'ARAU considère que ce plan est à jeter.</p>

1. Quel est le contenu annoncé du Plan Iris II vert 2010 ?

Divine surprise : 16 mois plus tard, le Secrétaire d'État propose un Plan Iris II **vert**. Enfin le Gouvernement passerait du discours aux actes et se doterait d'outils à même de réaliser ses propres objectifs et engagements environnementaux, de santé publique et d'amélioration du partage de l'espace public entre tous les usagers comme le font les autres villes européennes.

Il faut souligner que la connaissance des problèmes s'est améliorée et que l'opinion publique est davantage demandeuse de solutions, Copenhague étant passé par là.

L'ARAU a participé, par exemple, le 9 mars à un débat public à Saint-Gilles consacré à la place de la voiture en ville. Lors de ce débat, monsieur et madame Tout-le-monde, et non des militants Ecolos, ont affiché comme principale préoccupation la qualité de l'air et de l'environnement urbain, en particulier la nécessaire réduction des nuisances sonores. La population n'est plus prête à payer le prix exorbitant de cette mobilité débridée car elle a pris conscience que celle-ci l'empêche de respirer et constitue un risque pour la santé publique de plus en plus préoccupant.

Voici l'analyse que l'ARAU peut faire du Plan Iris II vert **en l'état actuel de ses connaissances, sur base des articles de presse**. Le plan Iris II vert propose plusieurs mesures révolutionnaires pour la capitale :

1.1. Instaurer des zones de basses émissions : L'ARAU EST POUR

Très répandu en Allemagne où il a apporté des améliorations notables à la qualité de l'air, le principe des zones de basses émissions consiste à doter les véhicules de pastilles de couleur correspondant à leur niveau d'émissions de polluants. Les usagers disposent d'un délais assez long pour s'adapter au-delà duquel les vieilles voitures les plus polluantes ne sont tout simplement plus admises dans un périmètre prédéfini. Ce dispositif bénéficie d'une acceptation sociale encourageante car il repose sur le principe simple du « pollueur payeur ». Il n'est pas présenté comme une punition mais comme une contribution en faveur de la protection de l'environnement.

Notons que ce système est prôné à Bruxelles depuis des années par l'ancien ministre de l'environnement.

Le PRD préconise l'adoption de zones 30 dans tous les quartiers résidentiels dont une cartographie a été établie. Ces périmètres peuvent servir de base à la définition des zones de basses émissions.

1.2. Moduler les taxes de circulation et de mise en circulation : L'ARAU EST POUR

Le Plan annonce l'adaptation, par la Région, dont c'est la compétence, des taxes de circulation et de mises en circulation en fonction des performances énergétiques des véhicules.

Ce dispositif repose également sur le principe socialement admissible du « pollueur payeur ». Il s'agit d'une mesure qui devrait y faire réfléchir à deux fois avant de procéder à l'achat d'un nouveau carrosse. D'où l'intérêt de lutter, par ailleurs, contre le « green washing » dans la publicité automobile afin de permettre aux candidats acquéreurs de choisir avec discernement.

Cette disposition est également susceptible de dissuader de nombreux urbains de dilapider leurs revenus dans l'achat, la possession, l'alimentation, l'entretien, le parking, l'assurance,... d'une voiture qui leur coûte environ 700 euros par mois.

L'ARAU estime qu'il faudra également déconstruire à terme le fait social total et permanent que constitue le modèle automobile : non seulement la voiture coûte cher à son propriétaire mais les coûts collectifs des infrastructures que les pouvoirs publics déroulent devant sa majesté l'automobile sont à l'avenant. **Combien coûte, par exemple, la rénovation en cours des tunnels routiers bruxellois ? Voilà une information cachée alors que la moindre réfection d'espace public affiche son coût sur un panneau bien visible.**

1.3. Taxer l'usage de la voiture : L'ARAU EST POUR

Les experts et les études le disent : il importe d'internaliser ces coûts externes, autrement dit de faire payer par l'utilisateur une partie des coûts réels de la voiture. Ce n'est pas la possession d'une voiture qui sera pénalisée mais bien l'usage qui en est fait puisque l'objectif est de réduire l'usage de la voiture, à commencer par tous les trajets courts (60% des trajets à Bruxelles font moins de 5km).

Une mesure de ce type est susceptible de faire réfléchir l'usager avant chaque déplacement et de l'inciter au choix d'un autre type de déplacement quand il sera compétitif en terme de temps de parcours et de coût.

L'ARAU est favorable à un autre type de mobilité qui soit également plus social : il ne doit plus être nécessaire de se payer une voiture pour se déplacer de manière rapide et confortable. Quand il y aura moins de voitures dans l'espace public, il y aura davantage de places pour les transports en commun et les moyens budgétaires pourront également être orientés en priorité vers les transports en commun (à Londres, les redevances du péage sont investies en majorité dans l'amélioration de l'offre en transports en commun).

1.4. Davantage d'espace pour les piétons : L'ARAU EST POUR

Le plan accorderait la première place aux piétons. C'est le bon sens même, partant du principe que tout usager est un piéton qui s'ignore. C'est en aménageant des trottoirs sûrs, confortables, larges et débarrassés des multiples obstacles qui les encombrant actuellement que les pouvoirs publics inciteront les usagers à pratiquer davantage la marche à pied. Cet acte simple constitue un passeport accessible à tous en faveur d'une bonne santé puisque les médecins recommandent au moins 30 minutes d'exercice quotidien. Les trottoirs doivent gagner en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les enfants.

1.5. Le métro est cher : L'ARAU EST D'ACCORD

En matière de transports publics, le plan est peu développé, disent ses détracteurs à l'intérieur même du gouvernement. Évidemment : les recettes sont bien connues de tous, elles n'attendent que des prises de

décision courageuses de la Région et des communes et des arbitrages budgétaires pour être mises en œuvre.

Le contrat de gestion de la STIB et ses différents plans opérationnels comme le Plan VICOM, le Plan régional de développement, le programme STIB 2020 etc. regorgent de projets. Mais il faut choisir et le Gouvernement ne bouge pas.

Pour l'instant le Gouvernement laisse la STIB décider. La STIB refuse, par exemple, de développer une ligne de tram à Tour et Taxis au motif (erroné) qu'il « n'y a pas de densité » et le Gouvernement sera amené à délivrer des milliers de places de parking faute d'une desserte crédible.

L'ARAU insiste tout particulièrement sur les projets qui concernent les aménagements de surface destinés à donner la priorité aux transports en commun dans l'espace public : sites propres, télécommande des feux, aménagement des arrêts, fréquences élevées, confort, accessibilité, information des usagers, etc. **L'ARAU soutient pleinement la Cityvision qui apporte une alternative crédible au métro.**

La Cityvision consiste à développer et renforcer un réseau ferré de surface dense et maillé de trams et de métros légers qui optimisent les infrastructures souterraines existantes et irriguent les quartiers, par opposition à la Metrovision, qui repose sur une logique de rabattement des usagers vers des lignes fortes, rares et espacées, au prix de ruptures de charges pénalisantes.

Le métro coûte 100 millions euros du kilomètre et sa mise en œuvre est longue et complexe.

1.6. Oser remettre en cause les infrastructures qui pénalisent l'environnement urbain : L'ARAU EST POUR

Bruxelles est lacéré d'un ensemble d'infrastructures construites par l'État belge dans les années 60 : viaducs, tunnels et boulevards routiers. Ces infrastructures sont sources de nuisances sonores (voir la carte du bruit de l'IBGE, qui les décalque), de pollution atmosphérique et isolent les quartiers.

Un enjeu décisif en terme d'amélioration d'environnement urbain consiste à remettre en cause certaines de ces infrastructures et à réaménager la surface de manière plus urbaine et conviviale. L'ARAU demande dans cet esprit la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et du viaduc Reyers. Il est heureux de voir le secrétaire d'État De Lille reprendre cette idée à son actif.

2. Quelle est l'analyse de l'ARAU ?

2.1. Le plan iris II vert ne doit pas remplacer une exclusion par une autre

Seul bémol par rapport aux aspects du plan dévoilés dans le journal, l'ARAU est opposé à l'extension des zones piétonnes, que ce soit autour de la Grand'Place ou dans le goulet Louise.

En effet une exclusion (celle des usagers doux dans les infrastructures lourdes comme la petite ceinture et la moyenne ceinture) ne doit pas être remplacée par une autre exclusion (celle de tous les véhicules à moteur) dans les zones piétonnes. Car c'est justement l'exclusion mutuelle qui est nuisible car elle généralise les effets d'un usage monofonctionnel de l'espace : le bruit, la vitesse, la pollution visuelle, sonore et atmosphérique quand les voitures dominent. À l'inverse, l'absence totale de véhicules pénalise l'accessibilité des habitants, des livreurs, des PME et induit une perte d'animation, de contrôle social, et, partant, de sentiment de sécurité nocturne. C'est la juste répartition de l'espace public et la modération de la vitesse qui sont partout souhaitables.

2.2. Le plan iris II vert doit mettre en place la Cityvision (et pas la Métrovision)

L'ARAU estime que le nouveau Plan Iris II post-Copenhague ne doit pas entériner certaines décisions qui mettent peu à peu en place le puzzle de la Métrovision : tunnels, rabattement des usagers sur des lignes force, ruptures de charges, prolongement du métro vers le Nord et vers le Sud.

Le plan iris II vert doit aussi renoncer aux gros projets d'infrastructures de la STIB comme le tunnel Fonsny.

La crédibilité de ce plan reposera sur sa capacité réelle à remettre en cause la place de la voiture en ville. Il importe donc de remplacer dans l'espace public les voitures par les « voitures de demain », comme dit la STIB dans sa publicité : à savoir des trams et des bus en haut niveau de services.

2.3. Si la Région ne fait rien maintenant elle devra faire un péage demain

Le Plan Iris II 2008 montre que le péage est la seule mesure capable à terme de réduire significativement la pression automobile sur Bruxelles. La Région devra agiter cette menace face aux projets d'extension du Ring.

3. Conclusion

Malgré une nette évolution dans les discours, les actes en matière de mobilité ont été timorés sous la législature précédente et en constituent même le point noir en terme de bilan.

L'ARAU soutient le Secrétaire d'État Bruno De Lille qui va, enfin, dans la bonne direction, celle qui est attendue par la population. **L'ARAU espère que les dinosaures du Gouvernement et des partis comprendront enfin que la congestion n'est bonne ni pour l'environnement, ni pour l'économie, ni pour la santé publique.**

L'objectif des plans réside dans l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain afin d'inciter davantage de ménages à venir vivre en ville. Il importe de lutter contre les nuisances produites par l'usage immodéré de la voiture en ville. C'est pourquoi l'ARAU soutient pleinement les pistes envisagées par le Plan iris II vert (sous réserve d'une lecture approfondie).

Mais il insiste cependant sur le fait que le nouveau Plan Iris ne peut reprendre à son compte les décisions de la STIB qui confortent la Métrovision. Il faut absolument changer de cap, comme partout en Europe.

Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.